

Sejarah Ringkas Warisan Perkapalan Tradisional Melayu

HASHIM MUSA, ROZITA CHE RODI & SALMAH JAN NOOR MUHAMMAD

ABSTRAK

Peradaban Melayu lama dengan lokasi petempatannya di kepulauan Melayu merupakan peradaban maritim sesuai dengan kedudukannya yang strategik di persimpangan jalan perdagangan laut antara dunia Barat dan dunia Timur. Lokasi petempatan dan pemerintahannya berpusat di bandar-bandar pelabuhan utama di wilayah ini. Sistem angin monsoon yang bertiup dengan berbeza arah pada musim panas dan musim sejuk dan ketiadaan angin pada antara dua musim itu, membawa kapal daripada arah yang berbeza-beza, dan semasa ketiadaan angin mereka terpaksa tinggal di pelabuhan yang memberi peluang bagi para pedagang untuk menjalankan urusan mereka. Kapal dan perahu tentu sekali memainkan peranan yang penting dalam suasana perdagangan maritim demikian, dan sejak awal lagi pedagang maritim Melayu telah menggunakan pelbagai jenis kapal untuk menjalankan perdagangan itu. Artikel ini akan menelusuri tiga jenis warisan kapal orang Melayu yang digunakan dalam aktiviti perdagangan dan kegiatan maritim pada zaman lampau; iaitu jenis kapal besar bagi penjelajahan di lautan dan antara benua, jenis kapal sederhana bagi penjelajahan di antara pelabuhan di Alam Melayu dan jenis kapal atau perahu kecil untuk kegiatan di pinggir pantai dan sungai.

Kata kunci: warisan bangsa, kepulauan Melayu, perdagangan maritim, angin monsun, jenis-jenis kapal tradisional Melayu

ABSTRACT

The Malay civilisation in the past, located in the Malay Archipelago, was a maritime civilisation, being strategically situated midway between the trade sea routes of the western and eastern trading nations. Centres of population and government were found in the major city ports of the region. The variation of the monsoonal winds that blow from the west to the east during summer months and from the east to the west during the winter months, helped to bring ships from different regions. A lull in the wind between the seasons forced the ships to stay put at the harbour which gave traders ample opportunities to trade their goods. Naturally ships played important roles in such maritime trading atmosphere and the Malays from earlier times had been using various ship classes to fulfill those activities. In this article a description of various ships classes used by the Malay maritime traders will be discussed, namely the big ocean-going ships, the medium size ships that plied the seas and straits within the Malay Archipelago, and the smaller boats that were used along the coasts and rivers.

Key words: nation's heritage, the Malay Archipelago, maritime trading, monsoonal winds, Malay traditional ships

PENGENALAN: WARISAN BANGSA DAN PERADABAN

Sesuatunya peradaban mempunyai khazanah warisannya tersendiri yang terdiri daripada hasil pemikiran, penciptaan dan juga kebijaksanaan anggota masyarakatnya dalam mengharungi sejarah dan menyesuaikan diri mereka dengan lingkungan ekosistem dan persekitaran mereka sepanjang sejarah penghidupan mereka. Ekosistem itu mengandungi sama ada yang berbentuk fizikal, sosial, budaya, etika, estetika, dan juga transedental, iaitu:

1. Ekosistem fizikal, iaitu topografi, fauna, flora, cuaca dan iklim,
2. Ekosistem sosial, iaitu keluarga, komuniti, masyarakat dan negara bangsa, serta seluruh umat manusia secara global,
3. Ekosistem etika, iaitu segala peraturan, undang-undang, hukum-hakam, pantang larang, tunjuk ajar, pendidikan, dan adat-istiadat yang akan membuahkan, fiil, perangai, sahsiah, citra, sifat keperibadian individu dan kelompoknya,
4. Ekosistem budaya, iaitu yang terdapat dalam kegiatan:
 - a) politik (kepemimpinan, pemerintahan, pengadilan, keselamatan dan pentadbiran)
 - b) ekonomi dan penyaraan hidup (perniagaan, pertanian, penternakan, perburuan dan penangkapan, pertukangan, kraf tangan, sistem kewangan, jual beli, pinjaman, pergadaian, perjanjian dan kontrak)
5. Ekosistem estetika dan kreativiti, iaitu seni, keindahan, kehalusan, keharuan dan kreativiti dalam bentuk tampak (*visual*), pendengaran

(audio/sound), pergerakan (*movement*), rasa (*taste*), dan sebagainya yang akan membuahkan seni ukir, lukisan dan binaan, seni kesusasteraan dan persuratan, seni suara, muzik, drama dan tarian, seni ciptaan dan teknologi, seni kulinari dan pemakanan, seni busana dan perhiasan, seni pertahanan diri, seni komunikasi dan perhubungan, dan sebagainya,

6. Ekosistem falsafah dan pemikiran, iaitu himpunan ilmu pengetahuan tentang konsep kebenaran, kebaikan, keadilan, kewajaran, ketenteraman/keteraturan, keindahan, kehalusan, kemahiran dan lain-lain), dan
7. Ekosistem transedental, iaitu hubungan manusia dengan kepercayaan kepada kuasa luar biasa dan makhluk yang bukan berbentuk fizikal. Bagi orang Melayu Islam ialah kepercayaan dan ilmu tentang Allah Tuhan yang Maha Esa, Maha Pencipta dan Maha Penguasa, tentang para Malaikat, para Rasul alaihimussalam, alam kubur, alam akhirat dan kebangkitan semula, hisab, syurga, neraka, dan sebagainya.

Kesemua hasil dan penciptaan daripada kebijaksanaan budi dan daya manusia dan masyarakat secara kolektif dan kumulatif dalam mengharungi alam penghidupannya, akan membentuk himpunan khazanah masyarakat itu yang akan diperturunkan sebagai warisan daripada satu generasi ke satu generasi dalam proses pembentukan dan pembangunan masyarakat dan peradabannya.

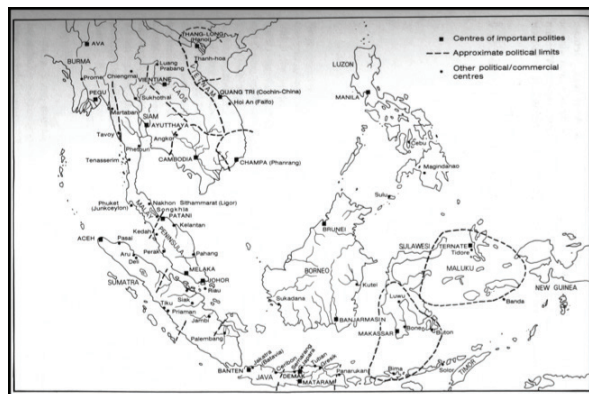
MASYARAKAT MELAYU DAN SEJARAH PUSAT-PUSAT PETEMPATAN DAN Pemerintahan di Alam Melayu

Alam Melayu yang menjadi wilayah petempatan masyarakat dan rumpun Melayu-Polinesia yang secara kolektif dinamakan orang Melayu, terletak di suatu kawasan dunia yang dinamakan sebagai Asia Tenggara yang terdiri daripada tanah daratan Semenanjung Tanah Melayu, Selatan Thailand dan Kampuchia, dan Kepulauan Sumatera, Jawa, Madura, Kalimantan, Sulawesi, Maluku, Filipina, dan kepulauan kecil yang lain (Rajah 1). Wilayah ini telah dinamakan oleh penjajah barat sebagai *The Malay Archipelago* (Marsden 1812: i).

Namun wilayah ini dinamakan oleh orang Melayu pada satu masa dahulu sesudah menerima Islam sebagai Tanah Jawi dan seluruh penduduk Alam Melayu dinamakan sebagai bangsa Jawi sempena nama bahasa dan tulisannya yang

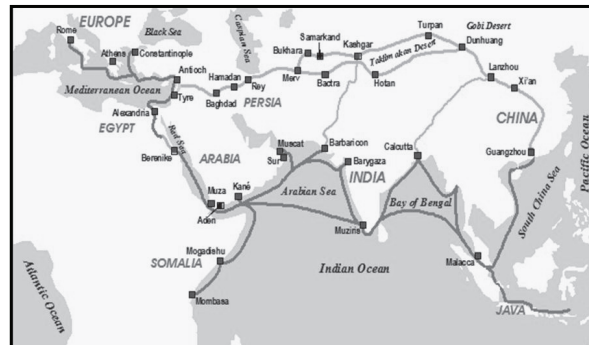
digunakan sebagai Jawi. Kini wilayah ini di Malaysia lebih terkenal dengan nama Alam Melayu, misalnya di UKM ada Institut Alam dan Tamadun Melayu (ATMA), dan di Indonesia dikenali sebagai Kepulauan Nusantara.

Lokasi Alam Melayu ialah di persimpangan jalan Dunia Barat, iaitu Eropah, Afrika, Timur Tengah, dan India, dengan Dunia Timur iaitu Thailand, China, Jepun dan Korea (Rajah 2).



Rajah 1. Peta Alam Melayu atau *The Malay Archipelago* dengan pusat-pusat pemerintahan

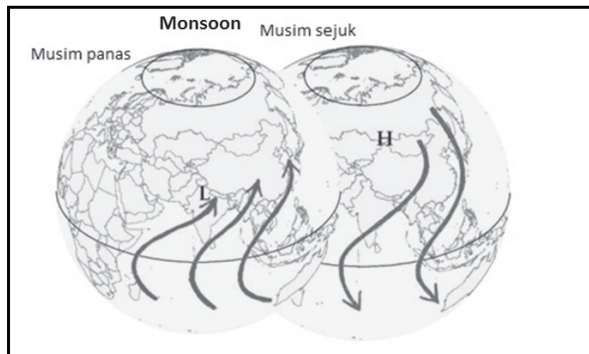
Sumber: Reid 1988: 90



Rajah 2. Perjalanan darat (Jalan Sutera) dan perjalanan laut antara Dunia Barat dan Timur yang menunjukkan lokasi Alam Melayu di tengah persimpangan jalan laut antara Barat dan Timur

Kedudukan strategik Alam Melayu sebagai wilayah persimpangan jalan laut antara dunia Barat dan Timur dibantu pula oleh fenomena alam fizikal, iaitu peniupan angin monsun dengan arah berbeza dalam musim yang berbeza (Rajah 3). Pada musim panas dalam bulan Mei hingga Ogos arah peniupan angin ialah dari Barat ke Timur yang dengan itu membawa kapal pedagang dari dunia Barat ke Timur, iaitu ke Alam Melayu, manakala pada musim sejuk atau tengkujuh angin monsoon bertiup dari Timur ke Barat yang membawa kapal

pedagang dunia Timur, iaitu China, Jepun, Campa dan Ayuthaya (Siam) ke Alam Melayu.



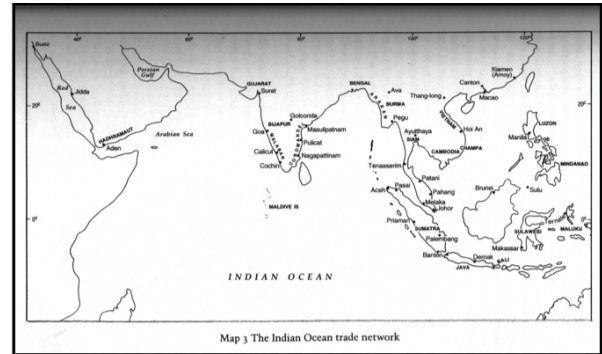
Rajah 3. Angin monsoon bertiup dari barat ke timur dalam musim panas (Mei - Ogos) dan dari timur ke barat dalam musim tengkujuh (sejuk) (September - Disember)

Antara bulan Januari hingga April tiada angin yang bertiup dari mana-mana arah. Oleh itu kapal-kapal perniagaan tidak dapat belayar dan terpaksa singgah di mana-mana pelabuhan di Alam Melayu, dan yang menjadi pilihan mereka yang utama dalam abad ke-15 tidak lain tidak bukan ialah Pelabuhan Melaka (Rajah 4). Semasa beberapa bulan berlabuh itu memberi peluang kepada pedagang daripada kedua-dua wilayah dunia itu untuk memperdagangkan barangan dagangan masing-masing. Ini ditambahkan lagi oleh pedagang-pedagang daripada Alam Melayu sendiri yang membawa pelbagai hasil tempatan wilayah ini, seperti yang dicatat oleh Simon Elegant yang menulis dalam *Far Eastern Economic Review*, June 10, 1999: 45, berdasarkan tulisan Cortesao (1967) *Suma Orientalis of Tome Pires*:

“Five centuries ago, Malacca hosted 2,000 ships each day, as busy as modern day Singapore. Cargoes of mace (kulit buah pala), nutmeg (buah pala), cloves (bunga cengkih), sandalwood (kayu cendana), tea, porcelains and silks passed through Malacca on their way to Europe. From the islands of the Archipelago to the south came camphor; birds' nests, pepper (lada hitam), musk (kesturi), gold and ivory (gading). And from the West, mostly carried by traders from South Asia and the Middle East, came cotton, weapons, incense (setanggi), opium (candu), dyes, silver and medicinal drugs.

It was a place where Gujratis, Tamils and Bengalis from India lived and traded in secure harmony with Malays, Chinese and Arabs, a city of 100,000 where 84 languages could be

heard in the Markets. The Malay sultans who ruled Malacca ensured that the strait was free of pirates. Goods could be stored safely in hundreds of well-guarded godowns, the city's law were administered fairly to both Malaccans and foreigners”.



Rajah 4. Jaringan perdagangan di Lautan Hindi dan Alam Melayu

Mungkin pada awalnya pedagang maritim Melayu menjelajahi seluruh perairan Alam Melayu untuk perhubungan dan pengangkutan barangan dagangan wilayah ini seperti rempah ratus, lada hitam, kapur barus, damar, bauan kesturi, emas, bijih timah, gading, sarang burung, dan lain-lain. Barangan itu diperdagangkan kepada pedagang Barat dan Timur. Namun seterusnya apabila perdagangan bertambah pesat, maka pedagang-pedagang Melayu sendiri telah membina atau membeli kapal/perahu besar seperti jong, ghali, pinas, bedar dan sebagainya untuk belayar ke wilayah dunia barat seperti India, Sri Langka (Sailon), Burma, Timur Tengah dan Afrika, dan ke wilayah dunia timur seperti Ayuthaya (Siam), Champa dan China. Sumber China dalam abad ke-3M telah mencatatkan kehadiran kapal Melayu dari wilayah Melayu yang dinamakan sebagai *Kun lun* (Manguin 1980: 275):

“Orang asing itu menamakan kapal (mereka) Po yang besarnya melebihi lima puluh lima meter (180 kaki lebih) dan bahagian terapung di permukaan air 4-5 meter (13-16 kaki). Kapal iitu membawa antara 600-700 orang dengan 10,000 takar kargo (sekitar 250-1000 tan) ... mempunyai 4 bidang layar yang mereka jajarkan dari haluan ke buritan... layar itu tidak menghadap tepat ke hadapan tetapi disusun miring supaya semuanya boleh ditetapkan ke arah yang sama untuk menerima dan menyalurkan angin... Justeru itu kapal belayar tanpa mengelak angin kencang dan gelombang

yang mendarat, dengan demikian ia dapat berlayar lebih laju.” (Petikan oleh Ahmad Jelani Halimi 2006: 2-3).

Oleh kerana aktiviti perdagangan maritim demikian maka tidak hairanlah pusat penempatan dan pemerintahan di alam Melayu merupakan negara kota pelabuhan seperti Melaka, Aceh, Jambi, Palembang, Patani, Sunda Kelapa (Jakarta), Demak, Tuban, Gerisik, Semarang, Banjarmasin, Makassar, Campa, Brunei, dan lain-lain (Rajah 5). Para pembesar pusat-pusat pemerintahan itu termasuklah rajanya memainkan peranan yang penting dalam aktiviti perdagangan maritim itu, kebanyakannya menjadi pemodal dan pemilik kapal dagangan.

Demi memenuhi aktiviti perdagangan maritim itu, maka orang-orang Melayu dari seluruh Alam Melayu telah membina atau membeli kapal-kapal yang pelbagai jenis mengikut keperluan yang spesifik dalam aktiviti perdagangan itu. Ada juga kapal-kapal yang dibina dengan dua fungsi, iaitu di samping untuk perdagangan dan pengangkutan juga berfungsi sebagai kapal perang dan ada juga untuk aktiviti pelanunan (*piracy*).



Rajah 5. Pusat-pusat petempatan, pemerintahan dan bandar utama di Alam Melayu

Sumber: Reid 1988: 90

JENIS KAPAL TRADISIONAL ORANG MELAYU

Ada tiga kelas jenis kapal tradisional orang Melayu:

1. Kapal besar untuk pelayaran di perairan alam Melayu dan lautan luas dan ke negara jauh:
 - i) Kapal Jong,
 - ii) Kapal Ghali,
 - iii) Kapal Phinisi/Pinisi,
 - iv) Kapal Pinas dan Bedar
2. Kapal sederhana untuk pelayaran di perairan dan antara pelabuhan di alam Melayu:

- i) Kapal Padewakang (Bugis),
 - ii) Kapal Nade (Sumatera),
 - iii) Kapal Lancang (Sumatera),
 - iv) Kapal Patoroni (Bugis),
 - v) Kapal/Perahu Penjajab, Pencalang, Mayang, Palari, Payang,
 - vi) Kapal Tongkang (Singapura), dan
 - vii) Kapal/Perahu Kora-Kora (Kepulauan Maluku, Indonesia)
3. Kapal/Perahu kecil untuk pengangkutan di pelabuhan, pesisiran pantai dan sungai:
 - i) Perahu Kolek,
 - ii) Perahu Baluk,
 - iii) Perahu Jalur,
 - iv) Kapal Kajangan/Setok,
 - v) Perahu Kakap,
 - vi) Perahu Sekoci

KAPAL BESAR UNTUK PELAYARAN DI PERAIRAN ALAM MELAYU DAN LAUTAN LUAS DAN KE NEGARA JAUH

Ada beberapa jenis kapal yang digunakan dalam perdagangan dan pengangkutan di laut dalam dan ke negara jauh, iaitu kapal Jong, Ghali, Phinisi/Pinisi, Pinas, dan Bedar.

Kapal Jong

Kapal Jong ialah kapal besar terawal yang sangat banyak digunakan untuk pelayaran di lautan luas oleh pelaut Melayu dan China, misalnya pada zaman Kerajaan Melayu Jambi, Srivijaya di Palembang dan Majapahit di Jawa (Foto 1 dan 2).

Lynda Shaffer (1996) profesor sejarah dari Tufts University, Amerika Syarikat, dalam bukunya *Maritime Southeast Asia to 1500*, telah menyatakan bahawa pelayar-pelayar Melayu merupakan pelayar-pelayar yang mempunyai ilmu laut yang tinggi, belayar merentasi lautan beribu-ribu batu tanpa bantuan kompas atau carta-carta bertulis. Pelayar-pelayar Melayu menggunakan angin, bintang, warna air laut, rupa bentuk gelombang laut untuk mengetahui lokasi. Mereka boleh tahu kedudukan sebuah pulau walaupun mereka masih berjarak 30 batu dari pantainya hanya dengan melihat tabiat burung-burung tertentu, haiwan dan tumbuhan laut dan juga rupa bentuk gelombang pada permukaan laut. Malah pelayar-pelayar China telah mengetahui tentang orang-orang Melayu dari seawal kurun ke-3M:

“The Chinese also knew these islanders as builders and as the crews of ocean going vessels engaged in long distance overseas trade. The Chinese in fact appear to have learned much from these sailors. The Malays independently invented a sail, made from woven mats reinforced with bamboo, at least several hundreds years B.C.E and by the time of the Han Dynasty (206 CE to 221 CE) the Chinese were using such sails.”

Shaffer (1996).



Foto1. Model kapal jong Melayu yang terbina dalam pelbagai saiz

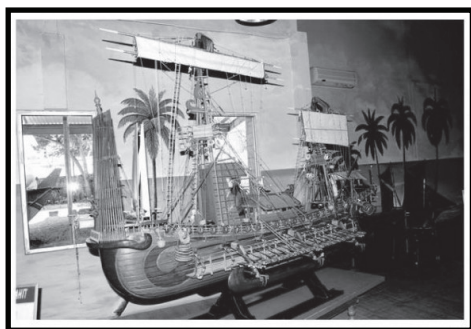


Foto 2. Model kapal jong Jawa berdasarkan ukiran di Borobudur, Jawa Tengah

Jong yang besar disebutkan sebagai jong Nusantara memiliki empat tiang layar, terbuat dari papan berlapis empat serta mampu menahan tembakan meriam kapal-kapal Portugis. Berat jong rata-rata sekitar 600 ton, melebihi kapal perang Portugis (Foto 3).

Jong terbesar dari Kerajaan Demak beratnya mencapai 1,000 ton yang digunakan sebagai pengangkut pasukan Nusantara untuk menyerang armada Portugis di Melaka pada 1513. Jong pada abad ke-15 hingga ke-16 tidak hanya digunakan oleh pelaut Jawa, bahkan para pelaut Melayu dan China juga menggunakan kapal layar jenis ini. Jong memegang peranan penting dalam perdagangan Asia Tenggara masa lampau. Ia menyatukan jalur

perdagangan Asia Tenggara yang meliputi Campa (hujung selatan Vietnam), Ayuthaya (Thailand), Aceh, Melaka dan Makassar.

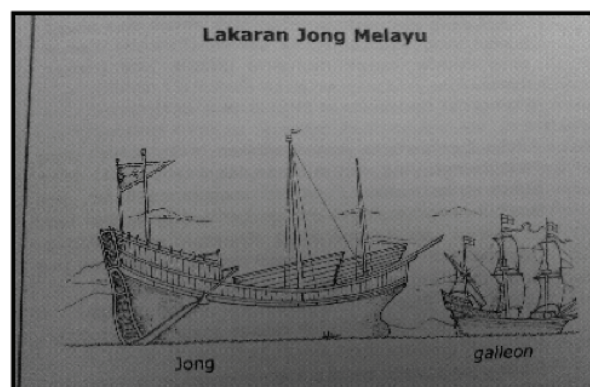


Foto 3. Lakaran jong Melayu yang lebih besar daripada kapal galleon Portugis

Kapal Ghali (Galley)

Ghali atau *Galley* ialah sejenis kapal atau perahu besar yang berasal dari zaman ketamadunan Phoenisia, Yunani, Parsi dan Romawi, yang terus digunakan sehingga ke abad pertengahan, iaitu dari abad ke-5 hingga ke abad ke-16 Masihi. Ghali menggunakan kombinasi kuasa dayung dan layar, yang digunakan pada masa itu secara meluas oleh tentara laut negara-negara Mediterranean dan negara-negara Eropah yang lain (Foto 4), dan seterusnya oleh Empayar Turki Uthmaniah. Ia berbentuk tirus dan memanjang. Terdapat tiga jenis ghali yang digunakan di era Yunani dan Romawi, iaitu *bireme*, *trireme* dan *quinquereme*. *Bireme* mempunyai dua tingkat pendayung, *trireme*, tiga tingkat dan *quinquereme* mempunyai empat tingkat pendayung. Dalam pertempuran tiang layar boleh ditanggalkan dan disimpan. Taktik yang biasa digunakan ialah dengan merempuh kapal-kapal lawan untuk menenggelamkannya. Laskar-laskar yang berada di atas kapal juga boleh menyerbu kapal musuh yang dirapati. Taktik ini digunakan sehinggalah perkembangan penciptaan senjata pelontar manjanik pada kurun keempat sebelum masihi membolehkan pertempuran dilakukan dari jarak jauh. Sekitar 900 Masihi Empayar Romawi Timur atau Bizantin telah menggunakan sejenis ghali yang dikenali sebagai *dromon*, iaitu yang masih bergantung pada kuasa pendayung tetapi juga dilengkapi tiga layar tiga segi. Ia juga dilengkapi *Greek Fire* atau “Api Yunani”, senjata pelontar api yang menggerunkan. Ghali masih digunakan sehingga Zaman Pertengahan, dan nama ghali digunakan untuk kapal-kapal yang masih menggunakan kuasa dayung. Ketika era ini

manjanik telah diganti dengan pelbagai jenis meriam dan mortar.

Melalui pengaruh kerajaan Uthmaniah, kerajaan Islam yang lain telah menggunakan teknologi binaan kapal kelas Ghali ini termasuklah kerajaan Melaka dan Aceh. Namun demikian, kapal kelas ghali ini telah diatasi seterusnya oleh pembinaan kapal layar yang lebih besar dan tinggi antaranya *Galleon*, *Carracks* dan lain-lain, yang susah dirempuh oleh kapal ghali kerana tembakan meriam dan mortar mereka dan juga birai kapal yang tinggi yang susah dilompati oleh penyerang (http://www.thepirateking.com/ships/ship_types.htm).

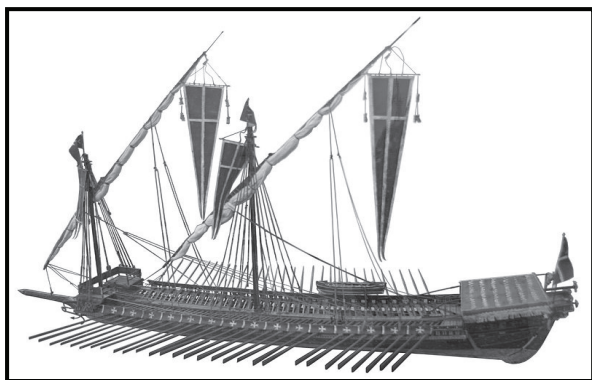


Foto 4. Satu model kapal ghali kerajaan Malta di Laut Mediterranean dalam Abad ke-16M, satu contoh kapal perang yang utama dalam era itu

Kapal ghali dalam Hikayat Hang Tuah

Dalam *Hikayat Hang Tuah* pada zaman kesultanan Melaka dinyatakan bahawa terdapat sekurang-kurangnya tujuh buah kapal atau perahu besar kelas ghali dibina di Melaka dan berpuluh-puluh perahu lain yang boleh belayar di laut lepas atau laut dalam. Semasa peristiwa belayar ke Inderapura (Singapura) untuk temasya bermain-main, Sultan Melakka telah membawa dua isterinya, iaitu Raden Emas Ayu dan Tun Teja serta anakandanya Puteri Gunung Ledang, dengan disertai oleh Bendahara, Laksamana dan pembesar-pembesar yang lain. Mereka menaiki tujuh buah perahu besar, iaitu *Sairul Amin* (dinaiki Raja Dewa) *Mi'ratus Safa* (dinaiki Tun Bija Sura), *Mendam Berahi* (dinaiki Raden Emas Ayu diketuai oleh Hang Tuah), *Sekepar* (سکفر) (dinaiki Raja Melaka dan Tun Teja), *Batil Tuasa* (dinaiki Bendahara dan anak buahnya), *Rancung Mengkuang* (dinaiki Tun Mat dan orang-orangnya) dan sebuah ghali baharu yang dibina Hang Tuah (tanpa disebut nama) (dinaiki oleh Maharaja Setia). (Kassim Ahmad 1966: 426).

Kapal utama kerajaan Melaka (*flagship*) ialah *Mendam Berahi* (*Suppressed Passion*), iaitu perahu kelas Ghali (غلي) yang telah dibina oleh tukang kapal Melaka untuk pelayaran pertama kalinya ke Majapahit membawa perutusan peminangan Sultan Melaka terhadap Raden Emas Ayu anakanda kepada Seri Betara Majapahit. Dalam Hikayat Hang Tuah pembinaan kapal ghali ini bermula dengan Bendahara dan Tun Tuah bermesyuarat:

“...hendak membangunkan ghali akan kenaikan raja (untuk meminang puteri Majapahit). Adapun panjangnya ghali itu enam puluh gaz¹ (360 kaki kira-kira 5 kali ganda panjang gelanggang tenis) dan bukannya enam depa (36 kaki). Maka Bendahara pun mengerahlah segala tukang utas... Maka segala perbuatan ghali itu dindingnya dibubuh papan kambi, maka ditampalnya dengan beledu yang kuning, merah dan hijau. Maka dibubuhnya kaca kerangan² dan atapnya daripada kaca kuning dan merah dan beberapa jurai awan dan petir. Maka dibubunya kekuningan dan paterakna dan awan berarak. Antara tiang agung ke buritan itu Bendahara Paduka Raja yang mereka dia, dari haluan datang kepada tiang agung itu Bentara Tun Tuah mereka dia... Maka ghali itupun sudahlah; indah-indah perbuatannya. Maka kata Bendahara “Apa baik kita namakan ghali ini”. Maka sahut Tun Tuah “Pada bicara sahaya dato; baiklah ghali ini dinamai *Mendam Berahi*.” (Kassim Ahmad 1966: 95).

Contoh kapal ghali dalam Foto 5 mempunyai kombinasi dayung dan tiga tiang layar dengan dua binaan dek; satu di haluan dan satu lagi di buritan. Di haluannya terdapat alat perempuh dariapda bahan binaan yang keras atau *ram* yang digunakan untuk merempuh dan menenggelamkan kapal musuh.

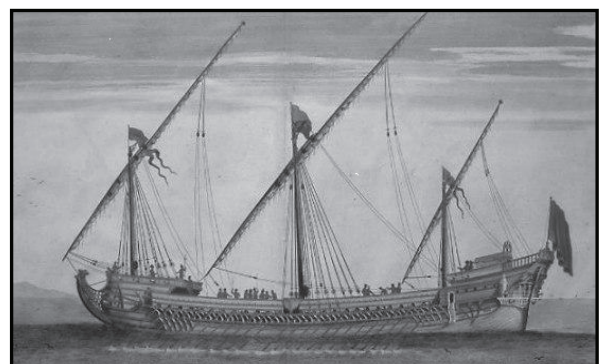


Foto 5. Contoh kapal ghali yang menghampiri huraian dalam *Hikayat Hang Tuah* dengan satu tiang agung di tengah, tiang sederhana di haluan, tiang kecil di buritan, dek di haluan dan di buritan, sebarisan dayung di kiri kanan birai kapal dan satu perempuh di haluan kapal

Kapal phinisi/pinisi

Phinisi/Pinisi ialah kapal layar tradisional yang berasal dari Suku Bugis dan Suku Makassar di Sulawesi Selatan dan dibina terutamanya oleh suku kaum Konjo di Bulukumba Selatan Sulawesi (Foto 6). Kini phinisi masih lagi digunakan orang Bugis dan Makassar untuk pengangkutan dan kargo antara pulau dan juga untuk perikanan di Kepulauan Indonesia Sulawesi, Kalimantan, Jawa dan lain-lain. Pelabuhan tradisional disinggahi phinisi ialah Sunda Kelapa (Jakarta), Surabaya, Banjarmasin, Makassar dan lain-lain. Kapal ini umumnya memiliki dua tiang layar utama dengan tujuh bidang layar, iaitu tiga di hujung depan, dua di depan, dan dua di belakang, dan panjangnya antara 20-35 meter (60-210 kaki). Sebuah phinisi pernah belayar daripada Jakarta ke Kanada mengharungi lautan Pasifik dengan selamat.

Kapal Phinisi telah digunakan di Alam Melayu sejak beberapa abad yang lalu, dianggarkan kapal phinisi sudah ada sebelum tahun 1500an. Menurut naskah *Lontarak Babad La Lagaligo* pada abad ke-14, kapal Phinisi pertama sekali dibuat oleh Sawerigading, Putera Mahkota Kerajaan Luwu untuk belayar menuju negeri China bertujuan untuk meminang Puteri Maharaja China yang bernama We Cudai. Namum mengikut pengkaji Barat phinisi telah dibina sedikit sebanyak mencontohi Kapal Jenis Pinas Belanda sesudah diperkenalkan oleh Syarikat Hindia Timur Belanda atau VOC sekitar 1600M.



Foto 6. Kapal phinisi yang berasal dari Sulawesi Selatan

Kapal Pinas (*Junk Schooner*) dan Bedar

Di Malaysia kapal layar yang belayar di laut dalam dinamakan “perahu besar” yang panjangnya boleh menjangkau 100 kaki, yang dibina untuk muatan kargo dan juga kegiatan melanun, dan mempunyai

dua jenis kelas iaitu “kapal/perahu bedar” dan yang lebih besar sedikit “kapal/perahu pinas”. Istilah Pinas jelas berasal daripada nama kapal Belanda *Pinas* dan Perancis *Pinasse* dan Inggeris *Pinnace*, iaitu kapal asalnya diperbuat daripada pokok *pine* (yang menjadi sumber istilah *Pinas/Pinasse/Pinnace*). Saiznya sederhana besar bertiang layar dua.

Kapal jenis ini dikenali juga sebagai phinisi/pinisi, iaitu ada kaitan dengan jenis kapal phinisi Bugis dari Sulawesi. Kapal-kapal itu dibina daripada kayu cengal yang keras dan berat atau *Neobalanocarpus heimii* dari jenis *Dipterocarpaceae* yang tumbuh hanya di Semenanjung Malaysia, iaitu kawasan tumbuhan hutan tropika yang paling tua di dunia. Kapal ini telah mengharungi Lautan China Selatan dan perairan Nusantara sejak berabad-abad dahulu dan masih digunakan sebagai pembawa barangan sehingga tahun 1980-an. Berikut ialah setem pos Singapura pada tahun 1955 yang menggambarkan kapal layar jenis Pinas dari Semenanjung Tanah Melayu:



Foto 7. Setem Pos Singapura 1955 yang menggambarkan kapal layar pinas dengan gambar Queen Elizabeth II

(Gambar daripada Christoph Swoboda)

Kini di Semenanjung Malaysia sebuah syarikat pembuatan kapal Melayu tradisional di Pulau Duyung Terengganu milik Hasni bin Che Ali warisan daripada bapanya arwah tuan Haji Che Ali Ngah masih lagi meneruskan tradisi pembinaan kapal secara turun-temurun dengan kaedah tradisional. Dua kapal besar telah siap dibina oleh syarikat ini untuk seorang Jerman Christoph Swoboda; sebuah pada 1981 daripada kelas kapal/perahu “bedar” (Foto 8) dan satu lagi yang lebih besar sedikit pada tahun 2008 daripada kelas kapal pinas (foto 9).



Foto 8. Jenis kapal bedar *Naga Pelangi*, milik Christoph Swoboda belayar di pantai Terengganu selepas mengelilingi dunia pada tahun 1998



Foto 9. *Naga Pelangi II* jenis pinas (*junk schooner*) siap dibina pada tahun 2008 juga milik Christoph Swoboda

(Foto daripada Christoph Swoboda)

Kapal Pinas mempunyai dua batang tiang layar, satu di tengah, iaitu tiang agung “Topan” dan satu tiang lagi di bahagian haluan yang condong ke hadapan sedikit. Kedua-dua tiang itu menggantung dua bidang layar jenis jong (*junk sail*), iaitu diperbuat daripada bahan tikar dengan lima batang buluh sebagai tulang layar yang membentuk enam panel layar. Terdapat satu kayu jongor (*bowsprit*) yang panjang menjolor ke hadapan haluan untuk mengikat layar cucur atau jig. Pemanduan pinas adalah melalui satu kemudi yang disambung secara sistem blok takal (*pulley block system*) kepada roda stereng di kokpit yang terletak di buritan kapal.

KAPAL SEDERHANA UNTUK PELAYARAN DI PERAIRAN DAN ANTARA PELABUHAN DI ALAM MELAYU

Padewakang (Bugis), Nade (Sumatera), Lancang (Sumatera), Patoroni (Bugis), Penjajab, Pencalang, Mayang, Palari, Payang (Kelantan, Terengganu), Tongkang (Singapura) dan sebagainya merupakan kapal yang sederhana besarnya yang digunakan di antara pelabuhan di Alam Melayu.

Kapal Padewakang

Kapal Padewakang orang Bugis ini sudah ada, paling lambat, pada abad ke-18, iaitu merupakan jenis utama daripada jenis kapal dagang jarak jauh Sulawesi Selatan (Foto 10). Kapal Padewakang milik pedagang Mandar, Makassar dan Bugis melayari seluruh perairan Alam Melayu dari Irian Jaya hingga ke Semenanjung Tanah Melayu, dan sejak abad ke-19 belayar sampai ke Australia untuk mencari tripang. Kapal Padewakang yang berukuran kecil menggunakan layar persegi, yang melintang, dan kapal yang berukuran besar menggunakan dua atau tiga tiang layar dengan layar persegi, dan berhaluan tinggi.



Foto 10. Kapal padewakang

Kapal Nade

Kapal Nade berasal dari Sumatera merupakan kapal-kapal yang sering berulang-alik meliputi perairan wilayah Sumatera, Selat Melaka, dan Kalimantan.

Kapal Lancang atau Lancara Melayu

Kapal lancang ialah sejenis kapal layar tradisional Melayu untuk laut dalam yang pernah digunakan sejak zaman Empayar Srivijaya di Palembang. Dalam *Sejarah Melayu* disebutkan bahawa bahtera Sang Sapurba ialah perahu lancang ketika menjelajah daripada Palembang ke Tanjung Pura, kemudian ke Pulau Bentan dan seterusnya ke Ruku dan ke Kuala Kuantan Minangkabau Sumatera, di mana baginda telah diangkat menjadi Raja di sana (*Sejarah Melayu* Shallabear 1967: 31-34). Dalam *Hikayat Hang Tuah* diterangkan bahawa apabila pembesar Singapura dan Bentan hendak datang mengadap Sang Sapurba di Palembang, mereka telah menaiki kapal lancang sebanyak 7 buah (Kassim Ahmad 1966: 13). Dalam tradisi pensejarahan maritim Barat perahu ini telah dinamakan sebagai Lancara Melayu, seperti dalam Foto 11.

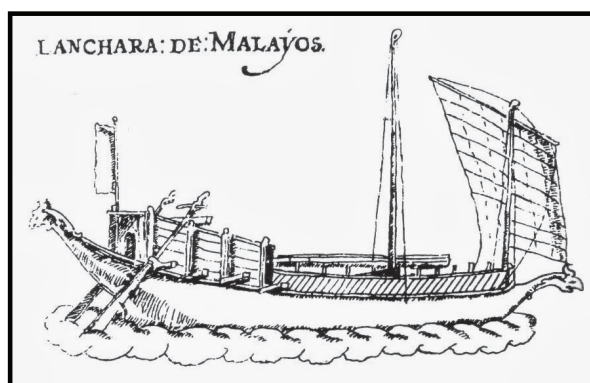


Foto 11. Lakaran Lancara Melayu

Sumber: Shaffer 1996

Kapal/perahu lancang dengan gelaran lancang kuning berasal dari rumpun dan daerah Melayu. Pada zaman dahulu, perahu lancang kuning merupakan lambang kekuasaan kerajaan dan digunakan sebagai perahu resmi kerajaan Siak Sri Indra Pura. Kini perahu lancang kuning hanyalah tinggal legenda dan diabadikan menjadi lambang pemerintah daerah Propinsi Riau. Selain di Riau dahulu perahu Lancang juga digunakan di Kalimantan Barat, dan mempunyai 3 jenis perahu; pertama Lancang Kuning untuk kenaikan raja yang disebut sebagai Perahu Besar, kedua untuk panglima perang disebut sebagai Penjajap dan ketiga untuk perajurit disebut sebagai Kalip Malaka. Perahu Lancang bahagian haluan berbentuk naga berjuang dan bahagian buritan berbentuk naga bertangkup. Warna kuning menjadi ciri khas baik kapal maupun layar sebagai lambang kebesaran raja dan kerajaan Melayu (Foto 12).

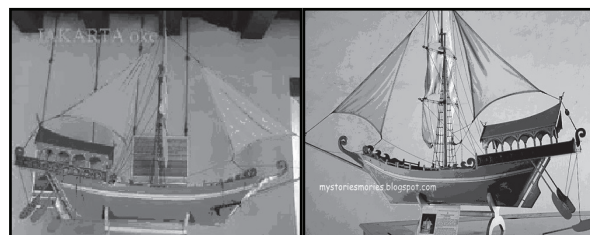


Foto 12. Model perahu lancang kuning

Sumber: mystoriesmories.blogspot.com

Kapal/Perahu Penjajap

Penjajap ialah sejenis perahu yang menyerupai Perahu Lancang, iaitu yang digunakan oleh Panglima dengan perajuritnya untuk pertempuran di laut. Perahu jenis ini dulu banyak digunakan baik oleh angkatan laut mahupun bajak laut di Nusantara. Penjajap berbentuk panjang dengan haluan dan buritan yang sangat tirus dan dibuat ringan agar dapat bergerak cepat. Ukurannya berpelbagai, namun semakin kecil perahu penjajap semakin baik, kerana kecepatannya bertambah-tambah. Dalam peperangan serangan biasanya dilakukan menggunakan penjajap kecil yang dapat bergerak cepat, sedangkan penjajap besar berfungsi sebagai pelindung.

Penjajap lazimnya memiliki dua tiang layar, berbentuk segi empat dan terbuat daripada kajang. Sebagian besar perahu terbuka, kecuali di buritan yang beratap sebagai tempat duduk untuk nakhoda. Di tempat ini juga peluru dan senjata disimpan. Untuk keperluan bertempur penjajap dilengkapi dengan sama ada meriam berkaliber besar ataupun lela (meriam kecil). Dua meriam diletakkan di bahagian haluan menembus birai perahu, dengan moncong sejajar dengan arah perahu. Lela diletakkan melintang pada lambung kanan dan kiri perahu. Pada penjajap kecil hanya ada satu atau dua lela. Selain layar penjajap juga dapat dibantu oleh dayung. Penjajap berukuran sedang memiliki 20-30 pendayung, dan dengan dayung pandak penjajap dapat bergerak dengan cepat baik ke depan mahupun belakang.

Perahu Payang

Perahu payang digunakan di Terengganu (Foto 13) dan Kelantan oleh nelayan ke laut dalam, dan mempunyai dua layar, di birainya dihiasi dengan lukisan awan larat yang indah, panjangnya antara 4-13 meter (24-78 kaki), dengan awak-awak

sebanyak 15-20 orang, iaitu bergantung kepada saiz perahu.

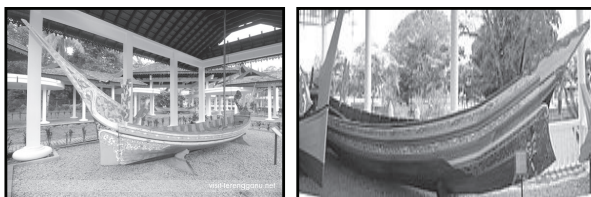


Foto 13. Perahu payang di Terengganu

Tongkang

Tongkang ialah kapal yang menggunakan dayung, galah dan juga layar dengan dua tiang layar untuk bergerak (Foto 14), yang banyak digunakan untuk menghubungkan pelabuhan Singapura dengan pelabuhan-pelabuhan di Johor, Pahang, Melaka, Sumatera Selatan dan sekitarnya pada abad ke-19 dan awal abad ke-20M. Tongkang awal beratnya sekitar 20 tan tetapi bertambah besar selepas tahun 1860 apabila perdagangan di Singapura dan sekitarnya bertambah pesat, dan seterusnya tongkang dilengkapi pula dengan enjin motor.



Foto 14. Perahu tongkang dengan muatan kayu balak bertiang layar dua

Sumber: COLLECTIE TROPENMUSEUM Een Chinese Tongkang voor een laadsteiger op het eiland Mendol bij Bengalis Sumatera's Oostkus

Kapal/Perahu Kora-Kora

Kora-kora atau cora-cora ialah perahu tradisional Kepulauan Maluku, Indonesia yang digerakkan oleh dayung. Panjangnya kira-kira 10 meter dan sangat sempit, serta digunakan untuk perdagangan mahupun peperangan. Kora-kora yang lebih besar digunakan sebagai kapal perang dalam peperangan dengan Belanda di Kepulauan Banda pada abad

ke-17. Bentuk kora-kora mirip dengan perahu naga Cina, dan bagi saiz yang besar memerlukan 40 orang pendayung.

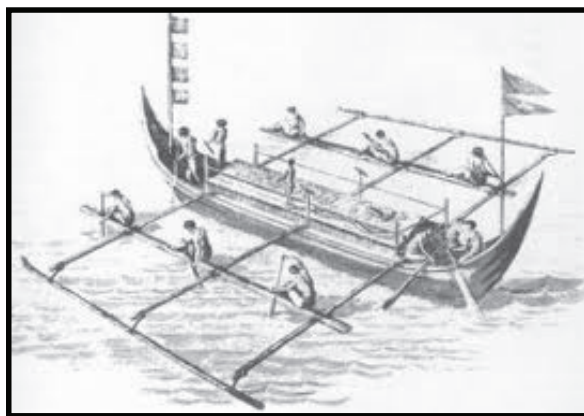


Foto 15. Kapal kora-kora

Kapal Patorani dari Sulawesi Selatan

Kapal Patorani ialah kapal tradisional asal Sulawesi selatan, digunakan oleh kerajaan Goa dan berfungsi sebagai kapal nelayan (Foto 16). Kapal ini banyak ditemui di perairan Galesong, Kabupaten Takalar.



Foto 16. Kapal patorani

Kapal Golekan dari Pulau Madura

Kapal Tradisional Golekan Lete yang merupakan jenis kapal tradisional yang berasal dari Madura dan banyak ditemui di hampir semua pelabuhan besar pantai utara Jawa-Madura, terutama di Pelabuhan Kali Mas, Surabaya, Jawa Timur (Foto 17).



Foto 17. Kapal golean

KAPAL/PERAHU KECIL UNTUK PENGANGKUTAN DI PELABUHAN, PESISIRAN PANTAI DAN SUNGAI

Kapal kecil dinamakan perahu, iaitu antaranya perahu sekoci, kolek, baluk, jalur, kajangan/setok, kakap dan sebagainya.

Perahu sekoci

Perahu sekoci ada tiga jenis, iaitu satu jenis yang dibawa oleh kapal besar sebagai perahu penyelamat dalam suasana darurat apabila kapal besar terpaksa ditinggalkan (Foto 18), dan satu lagi ialah perahu kecil di pelabuhan untuk mengangkut penumpang dari pantai ke perahu besar, dan satu lagi perahu kecil yang digunakan oleh nelayan untuk menjala ikan, mencandat sotong dan lain-lain di pesisir pantai (Foto 19).

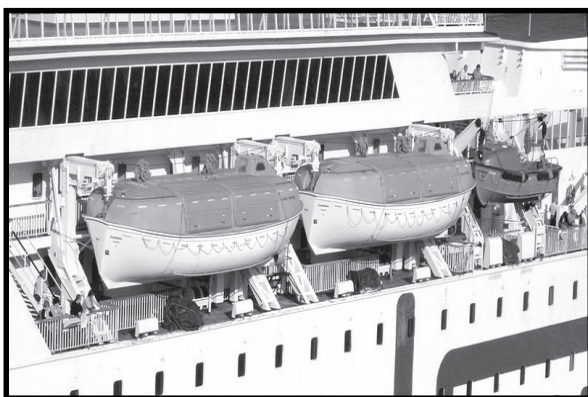


Foto 18. Perahu sekoci yang dibawa oleh kapal besar sebagai perahu penyelamat



Foto 19. Perahu sekoci yang digunakan oleh nelayan di pesisir pantai untuk menjala ikan, mencandat sotong dan lain-lain

Perahu Jalur

Perahu jalur ialah sejenis perahu kecil yang biasanya sempit tetapi panjang yang digunakan bagi bergerak sepanjang sungai oleh orang persendirian (Foto 20). Terdapat pelbagai jenis perahu jalur tetapi yang biasanya ia diperbuat daripada batang pokok yang ditarah dan diukir menjadi bentuk perahu ataupun daripada kulit.



Foto 20. Parahu jalur

Sumber: Muzium Terengganu


KESIMPULAN

Demikianlah warisan kapal dan perahu tradisional Melayu yang mengandungi tiga kelas kapal, iaitu jenis kapal besar untuk pelayaran di laut luas, jenis kapal sederhana untuk pelayaran di perairan Kepulauan Melayu dan jenis perahu kecil untuk penggunaan di pinggir pantai dan juga sungai.

Dua jenis kapal besar yang telah lenyap ditelan zaman ialah Kapal Jong Besar dan Kapal Ghali.

Manakala kapal besar jenis Phinisi, Pinas dan Bedar masih lagi kelihatan di perairan Alam Melayu. Jenis kapal sederhana masih banyak digunakan di perairan Kepulauan Indonesia terutama di Sulawesi, Maluku, Kalimantan, Jawa, Madura dan Sumatera. Di Malaysia kini kebanyakan kapal yang masih terus digunakan ialah kapal payang dan bot nelayan dengan kuasa enjin di sepanjang perairan Malaysia Barat dan Malaysia Timur.

NOTA

- ¹ Gaz  ukuran panjang kira-kira 6 kaki atau satu ela. R. J. Wilkinson, 1903. Kamus Jawi-Melayu-Inggeris. Melaka: Baharuddin Johai Alai: 567.
- ² Kaca kerangan= kaca yang tidak lutsinar (opaque).

RUJUKAN

- Ahmad Jelani Halimi. 2006. *Perdagangan dan Perkapalan Melayu di Selat Melaka Abad ke14 hingga Abad ke-18*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Cortesao, A. (ed.). 1967. *Suma Orientalis of Tome Pires*. London: Hakluyt Society.
- http://www.thepirateking.com/ships/ship_types.htm. (13.8.2013).
- Kassim Ahmad. 1966. *Hikayat Hang Tuah*.
- Manguin, P.Y. 1980. The Southeast Asian ships: A historical approach. *Journal of Southeast Asia* XI(2): September 275.
- Marsden, W. 1812. *A Grammar of the Malayan Language*. London: Grosby Lockwood & Son.
- Reid, A. 1988. *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680 Volume One: The Lands Below the Winds*. New Haven & London: Yale University Press.
- Shaffer, L.N. 1996. *Maritime Southeast Asia to 1500*. New York: Sharpe Inc.
- Wilkinson, R.J. 1903. *Kamus Jawi-Melayu-Inggeris*. Melaka: Baharuddin Johai Alai.

Hashim bin Musa, Ph.D.
Profesor Emeritus
Jabatan Bahasa Melayu, Fakulti Bahasa Moden dan Komunikasi
Universiti Putra Malaysia
43400 UPM Serdang, Selangor, MALAYSIA.
E-mail: hashim10m@hotmail.com

Rozita binti Che Rodi, Ph.D.
Pensyarah Kanan
Jabatan Bahasa Melayu, Fakulti Bahasa Moden dan Komunikasi
Universiti Putra Malaysia
43400 UPM Serdang, Selangor, MALAYSIA.
E-mail: ita_cherodi@upm.edu.my

Salmah Jan binti Noor Muhammad, Ph.D.
Pensyarah Kanan
Jabatan Bahasa Melayu, Fakulti Bahasa Moden dan Komunikasi
Universiti Putra Malaysia
43400 UPM Serdang, Selangor, MALAYSIA.
E-mail: salmahjan@upm.edu.my